

Supplemento a "Futurismo",

AEROVITA

Via S. Mancini, 16 - Roma - Tel. 361398

Mino Somenzi

Direttore Responsabile

bisettimanale

c. corr. postale

Anno I° N. 3

Roma 18 Dicembre 1933-XII

UN ROMANZO AEREO

Milano 18 (Aerovita) La letteratura aeronautica si arricchisce di un nuovo ed interessante volume. Infatti come informa "Aerovita" per i tipi della casa editrice Ceschina di Milano è uscito in questi giorni un romanzo aereo di Adone Nosari: "La Coppia o Amore che uccide". L'autore che indubbiamente è dei più noti giornalisti aeronautici italiani e che ha al suo attivo oltre 100.000 chilometri di volo ha saputo per il primo trattare un'avventura aviatoria romanzata senza cadere nell'irreale e nel retorico.

MARIO DE BERNARDI A SHANGAI

Brindisi 18 (Aerovita) L'asso italiano Mario De Bernardi si è imbarcato a Brindisi sabato 16 alle ore 17 sul "Conte Verde" diretto a Shanghai. Secondo quanto informa "Aerovita" Mario De Bernardi ha in animo di presentare in Giappone e in Cina due tra i migliori apparecchi italiani e precisamente il Ca 111 commerciale a forte autonomia e il Ca 113 di alta acrobazia. Il Ca 113 è stato imbarcato sullo stesso "Conte Verde" mentre il Ca 111 probabilmente raggiungerà Shanghai in volo verso la fine del mese entrante.

NUOVI IDROVOLANTI SULLE LINEE AEREE ITALIANE

Sesto Calende 18 (Aerovita) La Società Idrovolanti Alta Italia sta conducendo a termine la costruzione di 4 apparecchi trimotore Savoia-Marchetti 66 motori Fiat A.24 R. da 750 CV ciascuno. L'S.66 è un apparecchio costruito appositamente per le linee civili e può navigare anche con condizioni atmosferiche poco buone ad una velocità di 220 Km. all'ora. Giacchè la forza motrice ben equilibrata sui tre motori consente anche il volo con due soli motori in funzione. Questi apparecchi possono trasportare divisi in due cabine 14 passeggeri e saranno adibiti prossimamente sulle linee Roma-Tunisi e Roma-Genova-Barcellona.

I BILANCI AERONAUTICI DELLE PRINCIPALI NAZIONI DEL MONDO POSTI IN CONFRONTO A QUELLO DELL'ITALIA

Roma 18 (Aerovita) L'ultimo Consiglio dei Ministri ispirato ai concetti del Duce che in materia di riduzione di bilanci militari antepone i fatti alle parole, ha approvato i seguenti bilanci di precisione per il 1934-35. - Il bilancio della Guerra che era di 2621 milioni è stato ridotto a 2521 con una diminuzione di 100 milioni; il bilancio della Marina che era di 1359 milioni è stato ridotto a 1185. Quello dell'Aeronautica, che è il più modesto dei bilanci militari e risulta inadeguato alle necessità è rimasto pressochè invariato poiché da 696 milioni è stato portato a 710 milioni. "Aerovita" al bilancio della aeronautica italiana pone in confronto quelli delle principali Nazioni del mondo che risultano come segue: Francia franchi 3,024,171,000 - Inghilterra sterline 19,638,000 - Stati Uniti dollari 136,000,000 - Jugoslavia dinari 154,000,000.

Tutti i quotidiani italiani e le principali pubblicazioni straniere ricevono "AEROVITA",



NEW YORK

NEW YORK

NEW YORK

Foglio II del N.3 del 18 Dicembre 1933-XII

L'ETA' DEGLI AVIATORI MILITARI -

Parigi 18 (Aerovita) - Sono degne di rilievo alcune considerazioni che certa stampa tecnica fa a riguardo della età dei piloti militari francesi in raffronto a quelli di altre nazioni. L'aviazione italiana deve molto della sua forza alla gioventù dei suoi capi e dei suoi ufficiali: il gen. Valle non ha che 46 anni: dal grado di tenente a quello di generale, l'età limite media è inferiore di ben nove anni a quella degli ufficiali aviatori francesi. Il comandante in capo dell'aviazione russa ha 36 anni: quello dell'aviazione polacca, 38; in Inghilterra i limiti di età sono inferiori di otto anni a quelli vigenti in Francia. Qui, infatti, i generali di brigata hanno oggi in media quattro anni di più di quanto non avessero nel 1925: i colonnelli sette anni di più; i comandanti di battaglione tre anni. Un uomo di cinquant'anni non è un vegliardoma è da riguardare con apprensione la probabilità che gli aviatori francesi possano essere guidati in combattimento da quinquagenari: è risaputo che, in materia d'aviazione, il vigore fisico, l'entusiasmo, lo slancio, hanno il sopravvento sul calcolo e sulla saggezza.

UN AEROPIANO TRANSATLANTICO BLÉRIOT -

Parigi 18 (Aerovita) - Sarà possibile istituire delle linee aeree regolari transatlantiche? Lindbergh è affermativo in proposito ed è, anzi, del parere che fra tre anni o tre anni e mezzo al massimo queste potranno funzionare normalmente. In tal caso, quale apparecchio sarà preferito, aeroplano o idroplano? Blériot ha fatto delle importanti dichiarazioni al riguardo. Egli ha detto che, aeroplano da grandi crociere o idroplano d'alto mare, il problema è sempre nella velocità la quale è in ragione diretta della sicurezza: questa aumenta con l'aumentare della velocità e viceversa, poichè la maggiore velocità importa una minore durata del viaggio. La soluzione del problema risiede dunque, più che nella specie dell'apparecchio, nella resistenza dei gruppi motori che dovranno esser sempre plurimi e accessibili in volo. Blériot crede però che gli idroplani siano handicappati dalla loro stessa formula della maggiore resistenza all'aria, e dal loro peso. Se per stabilire delle traversate aeree pratiche è necessaria una velocità commerciale media di 250-300 Km. orari, è evidente che l'idroplano non potrà servire allo scopo. L'apparecchio anfibia sarà certo il più adatto, ma, nell'attesa che gli studi in proposito si completino, il costruttore e aviatore francese avrebbe ideato un apparecchio che porta incastrato nella fusoliera un battello perfettamente attrezzato di motori e strumenti di navigazione, automaticamente disimpegnabile, capace di dirigersi verso un approdo o di restare, senza pericoli, in attesa di soccorsi. Lui, Blériot ha progettato questo apparecchio convinto com'è che solo gli apparecchi forniti di mezzi nautici di salvataggio possono offrire una sicurezza completa, nelle traversate aeree.

Foglio III del N.º del 18 Dicembre 1933-XII

A CHI SARA' ASSEGNATA LA MEDAGLIA D'ORO DELLA F.A.I.?IL CALENDARIO 1934

Cairo 18 (Aerovita) - Il giorno 19 p.v. avrà qui inizio il Congresso della F.A.I., che fra gli altri argomenti, stabilirà anche il calendario aeronautico 1934. Si crede anche, informa "Aerovita" che, contrariamente all'uso secondo il quale l'assegnazione della medaglia d'oro della F.A.I. avviene ad anno finito, il Congresso si occuperà anche di questa importante questione. Certo, l'impresa aviatrice più importante del 1933 è quella del maresciallo Balbo, ma sembra che le disposizioni che regolano l'assegnazione dell'alta ricompensa vietino di concederla due volte alla stessa persona: in fatti S.M. Balbo l'ha ottenuta di già nel 1930. Dopo l'impresa di Balbo appare degno di nota il volo di Codos e Rossi ma finora la medaglia della F.A.I. non è stata mai assegnata a un equipaggio preso in blocco. Si potrebbe anche parlare del recordman mondiale di altezza, Lemoine: ma sono queste tutte supposizioni che finora nulla di concreto è ancora dato di sapere.

Dalla fondazione, ecco i nomi dei beneficiari dell'altissima ricompensa: 1925-Generale De Pinedo; 1926-Sir Alan J. Cobham; 1927-Charles Lindbergh; 1928 Bert Hinkler; 1929-Capitano Costes; 1930-Generale Balbo; 1931-Dott. Eckener; 1932 J. La Cierva.

UN CIRCUITO AEREO DELLE INDIE

Londra 18 (Aerovita) - Il Capitano D.C. Bernard, il realizzatore delle transvolate Inghilterra-India e Inghilterra-Capo ha l'intenzione di fare il circuito aereo delle Indie con una squadriglia di otto apparecchi, allo scopo di eseguire dei voli dimostrativi.

IL CAMPIONATO DEL MONDO DI ACROBAZIA

Parigi 18 (Aerovita) - Il 9 e 10 giugno prossimo si svolgerà sul terreno del poligono di Vincennes la competizione per il Campionato mondiale di acrobazia aerea. Moltissimi piloti europei ed anche numerosi americani hanno manifestato l'intenzione di partecipare all'importantissima gara.

IL NUOVO QUADRIMOTORE FOKKER

Parigi 18 (Aerovita) - Prossimamente il pilota Dumlar presenterà sull'aerodromo del Bourget il nuovo quadrimotore Fokker.

LE PROVE DEL POTEZ 39 LORRAINE PETREL

Parigi 18 (Aerovita) - Le prove del primo Potez 39 Lorraine Petrel della serie destinata al Perù, sono subordinate alle condizioni meteorologiche che permangono tuttavia pessime. Il pilota Serge, del centro del Monte Bianco, ha iniziato la stagione invernale con dei Potez 43.

Foglio IV del N.3 del 18 Dicembre 1933-XII

IL BERNARD 83 TIPO B.3.

Parigi 18 (Aerovita) - Il pilota collaudatore Doumerc ha effettuato al Bourget dei voli con il Bernard 83, tipo B.3, munito di motore Hispano 650 CV, con riduttore e compressore. Ultimati i voli di prova, questo nuovo monoplano sarà condotto a Villacoublay.

IL VOLO A VELA IN AUSTRIA

Salzbourg 18 (Aerovita) - Il governo di questa provincia ha deciso la creazione di una scuola internazionale di volo a vela sul monte Gaisberg, nei pressi della città, la cui direzione sarà affidata al pilota austriaco Roberto Kronfeld.

IL NIEUPORT DELAGE 586

Parigi 18 (Aerovita) - Il Nieuport Delage 586 trimotore coloniale Lorraine "Algol" 300 CV. è in allestimento. Il capo-pilota Sadi Leconte utilizzerà questo apparecchio, di particolare concezione, per un viaggio di studio.

L'AVIAZIONE IN RUSSIA -

Mosca 18 (Aerovita) - In una recente riunione dei Commissari del Popolo, il commissario dei trasporti ha segnalato, secondo quanto in forma Aerovita, che la costruzione delle ferrovie assorbe troppo tempo ed ha insistito sulla necessità di sviluppare ad ogni costo la aviazione sovietica.

L'officina d'aviazione n.39 di questa città, che ha costruito il pallone stratosferico U.R.S.S., è attualmente occupata nella costruzione di un tipo di aeroplano che dovrà essere fabbricato in grandi serie. Depositi di pezzi di ricambio saranno istituiti lungo le diverse rotte conducenti alle più remote regioni del paese. Il sistema attuale di trasporto per aeroplano delle pellicce dei terreni di caccia situati all'estremo nord della nazione sarà utilizzato anche per il trasporto dei metalli preziosi. Contemporaneamente, la costruzione dei dirigibili è attentamente seguita dal Governo che è convinto dell'importanza di questi mezzi per assicurare il contatto della Russia con l'estremo Oriente. Sei dirigibili sono stati costruiti finora ed ora si sta progettando la costruzione di un dirigibile gigante che supererà tutti gli altri finora costruiti nel mondo.

FUORI TEMPO

Parigi 18 (Aerovita) - Mentre la squadra Vuillemin è in volo di ritorno, in questi ambienti tecnici si diffonde un certo malcontento per l'impresa che, in fondo, non ha detto nessuna parola nuova e non ha conquistato nessun alloro speciale all'aviazione francese. Un volo di 28 apparecchi poteva aver valore nel 1925, quando la Francia aveva gli stessi uomini e gli stessi apparecchi, non oggi dopo i due

Foglio V° del N. 3 del 18 Dicembre 1933-XII

raids di Balbo, dei quali questa di Vuillemin appare una ben infelice copia. Il viaggio aereo transafricano può aver valore come impresa turistica; non di più, dato che non è il caso di mettere all'attivo l'impressione che gli apparecchi possono aver prodotto sui negri. La crociera nera ha coperto 25.000 Km. in cinquanta o sessanta giorni. Una vetturella di 6 CV. fa altrettanto in 25 giorni. I tecnici francesi credono che si possa chiedere di più, nel 1933, all'aviazione nazionale. Comunque essi ritengono - come informa "Aerovita" - di poter vedere nel viaggio di Vuillemin un segno di resurrezione della loro aviazione e se il primo atto non è stato molto fortunato, resta pertanto come valore simbolico.

UN RAID DIMOSTRATIVO DI COSTES

Parigi 18 (Aerovita) L'aviatore intervistato a Roma da "Aerovita" prima di proseguire il suo volo ha dichiarato che ha intenzione di compiere un raid dimostrativo nell'Europa orientale. Costes si serve di un Bréguet 413 M-4 bimotore Hispano-Suiza di 600 CV.

LEMOINE TENTERÀ DI BATTERE IL SUO RECORD DI ALTEZZA

Parigi 18 (Aerovita) Gustavo Lemoine che il 28 settembre 1933 conquistò il record di altezza con metri 13.661 si prepara a tentare di abbassare il suo stesso record. Come informa "Aerovita" il pilota per questo nuovo tentativo si servirà dello stesso POTEZ 50, anche il motore sarà un Gnome-Rhone K.14 con compressore, però esso subirà una variante nel rapporto del riduttore che sarà portato da 2/3 a 1/2 la qual cosa permetterà di accrescere il rendimento dell'elica che in questo caso avrà una velocità periferica di 290 metri al secondo (vedi cartina "Aerovita" record mondiale d'altezza 1909-1933)

A CINQUECENTO KM. ORARI CON APPARECCHIO TERRESTRE

Parigi 18 (Aerovita) E' in questi giorni molto dibattuta negli ambienti aeronautici la questione della velocità pura con apparecchi terrestri. E' noto che dopo il record conquistato dall'aviatore J. R. Wedel alla media di 490 Km. 800 con apparecchio Wedel-Williams munito di motore Wasp-Di di 800 CV. non si è più tentato di abbassare questo primato. Ora come informa "Aerovita" in Francia si sta studiando il mezzo per poter supplire a questa deficienza. Infatti si è stabilito di sostituire agli scafi degli idrovolanti, che già hanno raggiunto fortissime, un carrello di atterraggio, trasformandoli così in apparecchi terrestri. Il pilota Doumerc, che si è dedicato a questi studi, tenterà la prova di velocità su un percorso di tre chilometri da ripetersi tre volte con un idrovolante Bernard, tipo Coppa Schneider, munito di carrello di atterraggio e di un motore Hispano 18 S di 1.400-1.600 CV. Gli esperimenti finora eseguiti, secondo "Aerovita" sono stati quanto mai soddisfacenti e si spera che per la fine del corrente anno, sulla base preparata a Istres, la media di 500 Km. orari possa essere raggiunta ed anche largamente battuta.

RECORDS MONDIALI DI ALTEZZA (dal 1 Dicembre 1909 al 28 Settembre 1933)



